Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

8. Jahrgang · Nr. 14 · Berlin, 5. Juli 1944 · Einzelpreis 25 Reichspfennig und Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich

D.Z. 216

Universitäts-Bibliothek Heidelberg

Ein paar Quadratmeter normannischer Erde, in die sich eine Gruppe deutscher Grenadiere eingekrallt hat. Sie haben das Feuer britischer Schiffsartillerie über sich ergehen lassen, sie haben Vorstöße feindlicher Infanterie und feindlicher Panzer abgewehrt, und aus ihren Gesichtern spricht die harte Entschlossenheit, dieses Grenzstück Europas bis zum letzten Blutstropfen zu verteidigen. Sie sind Soldaten der Invasionsfront

PK-Aufnahme: Kriegsberichter Gerspach

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0129

gefördert durch
Baden-Württemberg

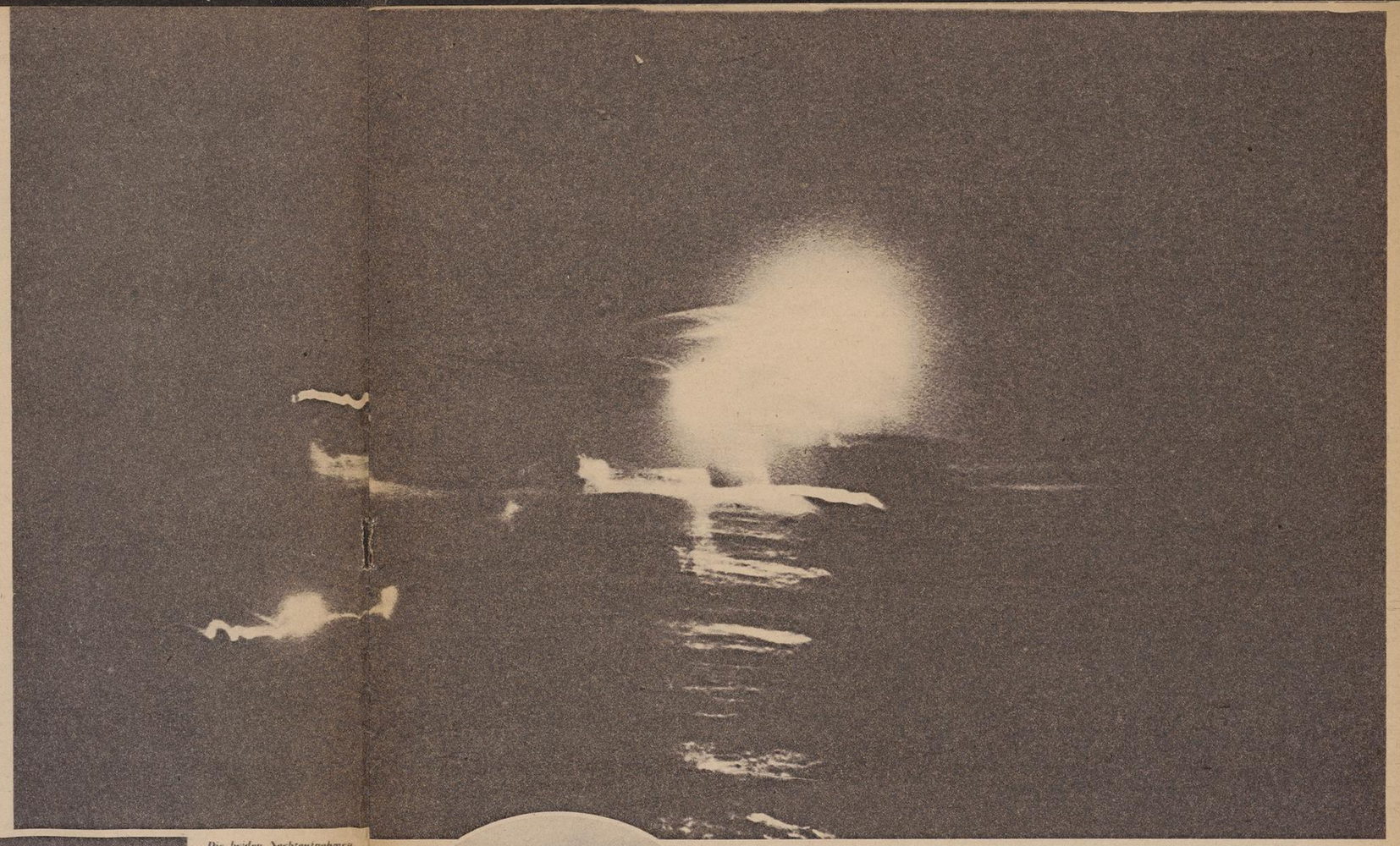
Vor einem neuen Einsatz unserer S-Boote in den normannischen Gewässern hält der Führer einer Schnellbootflottille eine kurze Besprechung mit seinen Kommandanten ab. Es ist Kapitänleutnant Freiherr von Mirbach, der als 300. Soldat der deutschen Wehrmacht als erster an der Invasionsfront das Eichenlaub erhielt

In der Nacht wird mit dem Versuch neuer Landungen gerechnet. „Seeklar!" ist befohlen. Die Flottille liegt zum Auslaufen im Stützpunkt bereit. Noch ein paar Worte des Kommandanten an die Besatzung, dann ist es soweit, und Boot für Boot schiebt sich in die Dunkelheit hinaus

IM LICHT DER LEUCHTGRANATEN FOTOGRAFIERT:

S-Boote gegen LC1

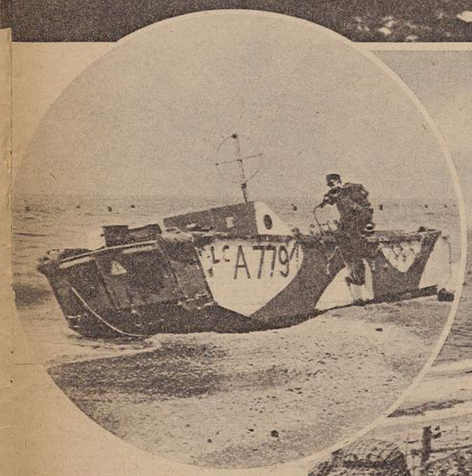
Es wäre grotesk, wollte man die Überlegenheit der feindlichen Seestreitkräfte, die am 6. Juni vor der normannischen Küste lagen, dann Nachschub und Landungen der anglo-amerikanischen Verbände sicherten und den Feuerschutz der gelandeten Truppen übernahmen, über die Einheiten der deutschen Kriegsmarine ausrechnen, die dem Ansturm des Feindes damals trotzten und seitdem Tag und Nacht im Kampf mit dem Gegner liegen. Der Kampf zur See hinter der Invasionsfront ist zu einem Heidenlied namentlich der deutschen Schnellboote geworden, die in sich ständig wiederholten todesmutigen Einsätzen den Feind schädigten, wo sie nur konnten. Die Kriegsmarine ist mit Recht stolz darauf, daß das erste Ritterkreuz und das erste Eichenlaub an der Invasionsfront (Korvettenkapitän Hoffmann und Kapitänleutnant Freiherr von Mirbach) Soldaten ihres Wehrmachtteils erhielten.



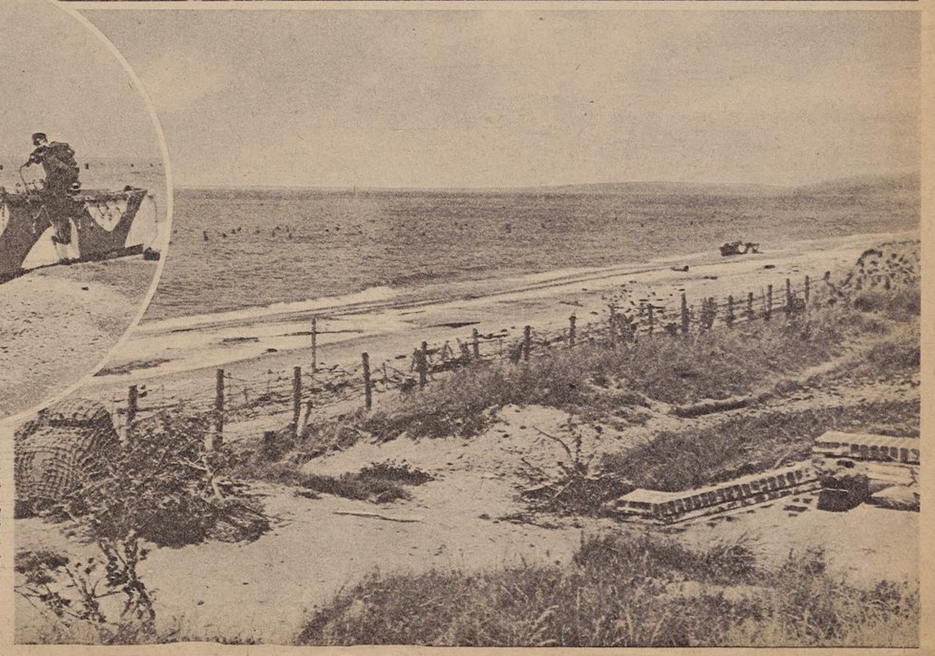
Die beiden Nachtaufnahmen (oben und links unten) sind dokumentarische Bilder eines Kampfes deutscher S-Boote gegen Landungsboote und Seestreitkräfte des Feindes. Nur in schattenhaften Umrissen ist der Gegner auszumachen, aber dennoch ist auf dem Bild oben die Silhouette eines großen Landungsfahrzeuges zu erkennen, das einen Torpedotreffer erhalten hat, auseinanderbirst und in den Fluten versinkt. Gespenstisch erhellen vom Feind abgeschossene Leuchtkugeln den Schauplatz des Kampfes.

Die Aufnahme links zeigt in der Mitte genau im Lichtkreis einer Leuchtgranate ein kleineres Landungsboot. Die Nähe des Feindes verrät, daß die deutschen S-Boote das Abwehrfeuer des Gegners bereits durchbrochen und sich den Landungsbooten und ihren Sicherungsstreitkräften auf Torpedoschußweite genähert haben

PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Karweina (4) Sch.
Kriegsberichter Hans Feist (2) WBD.



Am nächsten Morgen zeugt nur ein einsames gestrandetes Landungssturmboot von dem nächtlichen Kampf. Sonst ist die See leer. Eine Besichtigung des Bootes (im Kreis) zeigt, daß es unbeschädigt ist. Offenbar hat die Besatzung es während des nächtlichen Gefechtes verlassen und nicht einmal den Versuch gemacht, es zu bergen. Am Morgen hat dann die Flut das Boot über die Vorstrandsperren hinweg auf den Strand gesetzt



UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0130
gefördert durch
Baden-Württemberg

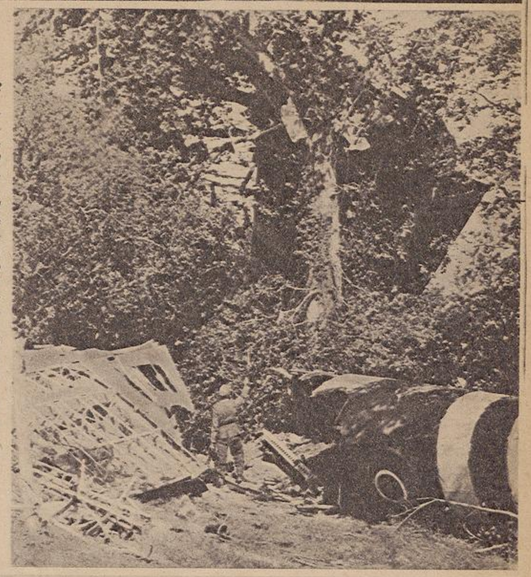
INVASIONSFRONT NORMANDIE

Die feindliche Armada vor dem normannischen Ufer. Die Aufnahme wurde von der Küste aus mit einer Fernkamera gemacht

Der Blutzoll der feindlichen Luftflotte

Jeder Tag an der Invasionsfront fordert von den Luftstreitkräften des Gegners einen hohen Tribut. Selbst der Feind mußte nach den ersten Invasionstagen einen ständig wachsenden deutschen Widerstand nicht nur zu Lande, sondern auch in der Luft zugeben. Die deutsche Luftwaffe, aber auch die deutsche Flak (Bild oben) legen Tag für Tag und Nacht für Nacht eine Feuerbarriere vor die Kampfzone, an der zahllose Bomber und Transportflugzeuge zerschellen (Bild unten). Dazu kommen nach wie vor die Feindverluste durch die künstlichen und natürlichen Hindernisse, die oft den vom Gegner eingesetzten Lastenseglern zum Verhängnis werden (Bild rechts)

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Hans Feitl (2. Bild), Kurewina (1) Sch.



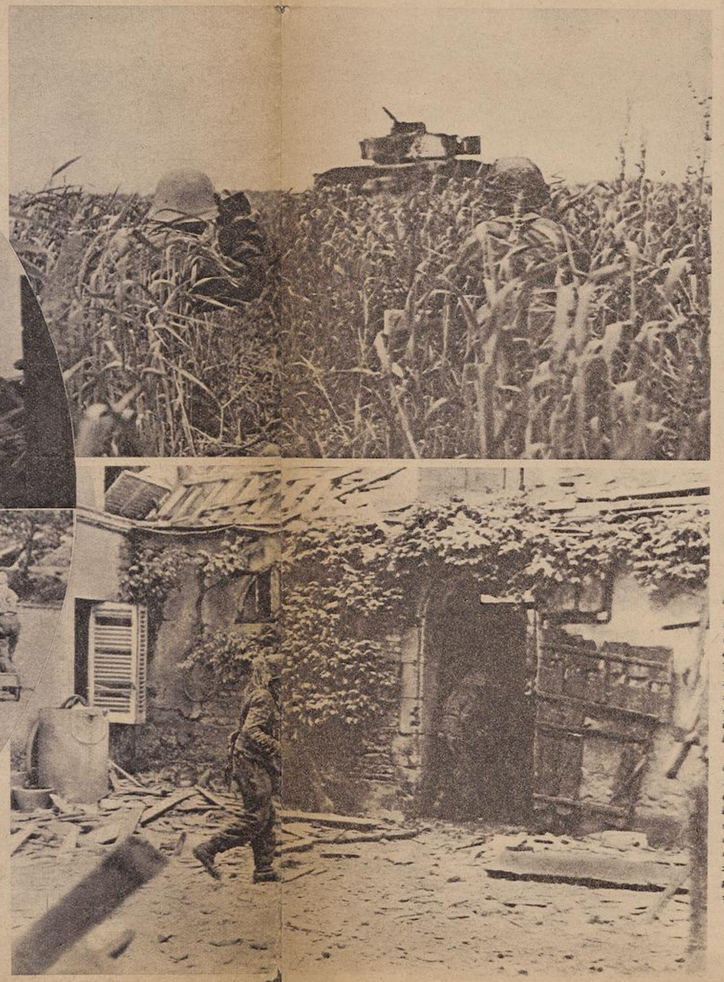
Britische und amerikanische Bombengeschwader haben die Stadt schwer bombardiert. Die Häuser sind zerstört, dichter Qualm lagert über den Straßen

Der zurückgekehrte Krieg

Der Feldzug von 1940 hat die schönen und reichen normannischen Städte und Dörfer verschont. Die „Befreier" Frankreichs haben jetzt den Krieg auf französischen Boden zurückgetragen, und schwer leiden unter ihm die Bewohner jenes gesegneten Stückes Erde, das in diesen Tagen Schauplatz der Invasion ist

In aller Eile haben die Bewohner ihre notwendigste Habe zusammengepackt, um mit ihr aus der Kampfzone zu fliehen, während deutsche Soldaten mit den Aufräumungs- und Löscharbeiten beginnen

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Hans Feitl



Ist der Panzer tot?

Er war mit einer Panzerspitze weit vorgeprellt und dann von deutscher Pak erledigt worden. Trotzdem scheint er noch Leben zu bergen. Ein Spähtrupp schiebt sich an ihn heran und stellt fest, daß sich eine B-Stelle in dem Gehäuse des toten Kolosses eingerichtet hat. Wenige Minuten später hat eine geballte Ladung Panzer nebst B-Stelle vernichtet (oben). — Auch in diesem scheinbar menschenleeren Gehöft, das von deutschen Soldaten zurückgenommen worden war, hat der Gegner eine Beobachtungsstelle zurückgelassen. Mit Handgranaten und MPi wird sie unschädlich gemacht (links)

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0131

gefördert durch
Baden-Württemberg

1. Sowjetische Mine M 12.

Aufbau: Sie ist eine Pendelstoßmine. Das Gefäß hat Kugelform. Das Ankertau ist auf einem unten am Gefäß angebrachten zylindrischen Ansatz aufgewickelt. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch einen hydrostatischen Tiefensteller. An der höchsten Stelle der oberen Halbkugel befindet sich eine Öffnung zur Aufnahme der Pendelstoßeinrichtung. Die Ladung beträgt etwa 50 kg.

Wirkungsweise: Das Gefäß geht mit dem Anker auf den Grund, dabei wird durch den Wasserdruck die Pendelstoßeinrichtung gelöst. Beim Aufsteigen des Gefäßes tritt die Membran infolge des geringer werdenden Wasserdruckes so weit zurück, daß das Stoßpendel freigegeben wird. Beim Stoß gegen die Mine schlägt das Pendel aus, so daß die unter Federdruck stehenden Schlagbolzen, zwei an Zahl, in den Zünder schlagen können.

2. Sowjetische Sprengboje.

Aufbau: Sie besteht aus einem Voreilgewichtsanker, einem Tragesystem mit vier nach oben geöffneten zylindrischen Behältern und vier Bojen mit je zwei Sprengern. Es ist jeweils nur eine Boje in Arbeitsstellung, die durch die nächste ersetzt wird, wenn ihr Ankertau durch die Wirkung eines Sprengers abgesprengt ist. Das Gerät kann also viermal arbeiten.

Verwendung: Die Sprengboje ist ein Sperrschutzmittel und hat den Zweck, die Minenabwehrmittel des Gegners zu zerstören. Nr. 14 zeigt eine Sprengboje, die die gleiche Aufgabe hat.

3. Sowjetische U-Boot-Schachtmine mit Pendelstoßzündung.

Aufbau: Das Gefäß ist ein Zylinder, der oben und unten durch eine gewölbte Schale abgeschlossen ist. In der oberen Schale ist eine Öffnung zur Aufnahme der Pendelstoßzündung. Auf der unteren Schale ist das Ankertau aufgewickelt. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch einen hydrostatischen Tiefensteller. Die Ladung beträgt 230 kg.

Wirkungsweise: Die Mine sinkt mit dem Anker auf den Grund. Nach dem Aufsteigen des Gefäßes vom Anker wird ein wasserdichter Verschluß von der Pendelstoßeinrichtung abgerissen. Beim Aufsteigen des Gefäßes tritt die Membran infolge des geringer werdenden Wasserdruckes so weit zurück, daß das Stoßpendel freigegeben wird. Die Pendelstoßeinrichtung ist — wie bei allen Minen, die so zur Detonation gebracht werden — die gleiche, die bei dem sowjetischen Minentyp M 12 geschildert wurde. Wie schon der Name besagt, wird die Mine von U-Booten gelegt.

4. Englische Treibmine.

Aufbau: Das Gefäß besteht aus einem zylindrischen und einem konischen Teil, die miteinander verschraubt sind. Durch das Gefäß geht zentrisch ein Rohr. Darin sind Übertragungsladung, Zünder, Batterie und eine Wasserdrucksicherung untergebracht. Auf dem Deckel der Mine befinden sich vier Stoßkontaktdorne. Die Ladung beträgt etwa 60 kg.

Wirkungsweise: Die Mine wird vom Flugzeug mittels Fallschirms geworfen. Dieser löst sich nach dem Wurf von der Mine. Zum Scharfwerden der Mine ist ein gewisser Wasserdruck erforderlich, der durch das Eintauchen der Mine nach dem Wurf erzielt wird. Durch das Umlegen eines oder mehrerer der Stoßkontaktdorne wird der Zündstromkreis geschlossen, und die Mine zerknallt.

5. Englische Treibmine für Häfen und Flüsse.

Aufbau: Das Gefäß ist ein Zylinder von 25 cm Durchmesser mit kegeligem Boden und ebenem Deckel. Über dem Deckel sitzen an einer Kontaktstange acht Fühlarme mit je einem Korkstück. Durch das Minengefäß gehen zwei Messingrohre. Das zentrisch gelegene Rohr enthält die Kontaktstange, die im Boden des Gefäßes in einem Salzstück lagert und im Deckel durch eine Gummimembran gehalten ist. Unter der Membran ist der Zündkontakt eingebaut. Das exzentrisch eingebaute Rohr enthält zwei Elemente, Zünder und Übertragungsladung. Die Ladung beträgt 10 kg.

Wirkungsweise: Die Mine wird von Flugzeugen geworfen, und zwar mit Fallschirmen, damit der Aufprall der Mine auf das Wasser nicht zu hart ist. Fallschirm und dazugehöriger Deckel lösen sich nach dem Wurf von der Mine. Nach dem Wurf der Mine ins Wasser schmilzt das Salzstück, und die Kontaktstange rückt in Scharfstellung. Bereits durch leichte Erschütterungen oder leichten Stoß gegen die Fühlarme oder den Minenkörper wird die Kontaktstange aus ihrer Mittellage gebracht und berührt den Kontaktring. Dadurch wird der Stromkreis über dem Minenzünder geschlossen, die Sprengladung wird zur Explosion gebracht, und die Mine zerknallt.

6 Sowjetische Fischchenmine (kleiner Typ).

Aufbau: Auf der Oberseite der Mine befindet sich eine mit zwei Armen ausgerüstete Schlagbolzenzündung (Dreharmzündung). Am Schwanzstück ist eine senkrechte Steuerfläche angebracht. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch einen Voreilgewichtsanker. Die Ladung beträgt 10 kg. Die von den sonstigen Typen abweichende Form hat der Mine ihren Namen gegeben.

Wirkungsweise: Nach dem Auflösen eines Schmelzstückes am Schwanzende klappen die beiden Arme schirmartig auf, so daß sie quer zur Achse des Gefäßes zeigen. Bei leichter Berührung eines der Arme wird der gespannte Schlagbolzen freigegeben, die Zündung erfolgt, die Sprengladung wird zur Explosion gebracht.

7. Sowjetische U-Boot-Schachtmine mit Bleikappe.

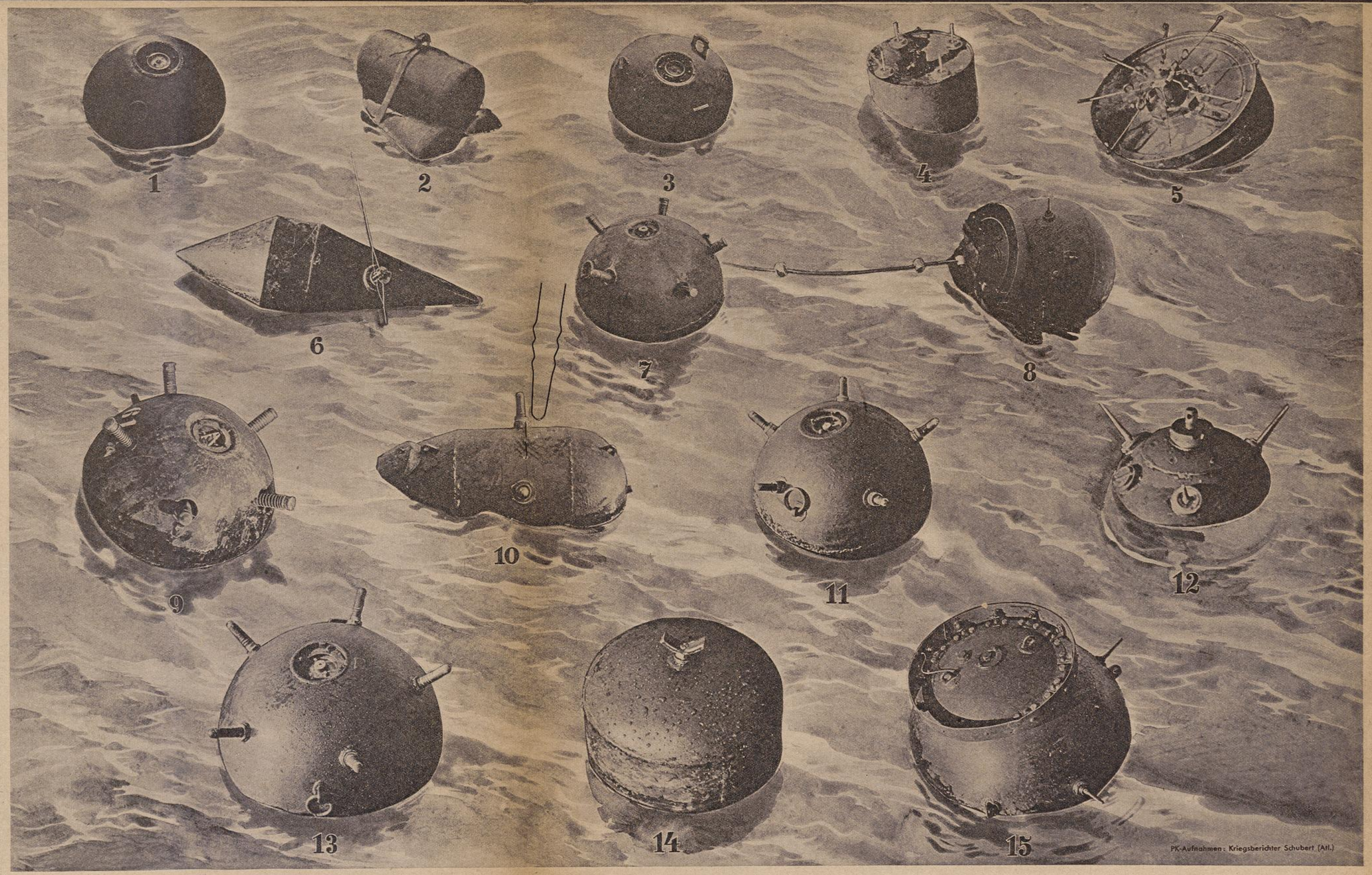
Aufbau: Das Gefäß ist eiförmig. Auf der oberen Halbkugel sitzen fünf Bleikappen sowie eine vom Wasserdruck betätigte Schärfereinrichtung. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch einen Schlaufentiefensteller. Die Ladung beträgt etwa 200 kg. Wie der unter 3 geschilderte Typ wird auch diese Mine von U-Booten gelegt.

Wirkungsweise: Ist die Mine in der eingestellten Tiefe verankert, schmilzt ein Salzstück und entsichert die Schärferplatte. Die Membran wird jetzt vom Wasserdruck gegen den Federdruck nach innen gedrückt, und die Kontaktstifte berühren nun die Kontaktfedern. Der Stromkreis ist geschlossen. Wird jetzt eine Bleikappe durch Schiffsberührung verbogen, so fließt der Strom vom Zündelement zum Minenzünder, und die Mine kommt zur Detonation.

8. Englische Mine Mark XXVII.

Aufbau: Das Gefäß hat Kugelform. An einer der Stoßkappen an der oberen Halbkugel ist eine Ziehleine mit Schwimmkorken angebracht. Die Korken lagern vor dem Wurf in einem Käfig, der an dem Deckel der oberen Halbkugel angeschraubt ist. An der unteren Gefäßhälfte befindet sich ein gebogener U-Träger, an den das Ankertau angreift. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch einen Voreilgewichtsanker. Die Ladung beträgt 43 kg.

Wirkungsweise: Nach dem Wurf der Mine bleibt das Gefäß an der Wasseroberfläche, während der Anker sinkt. Hat das Voreilgewicht den Meeresboden erreicht, so wird das Abtrommeln des Ankertaus abgestoppt. Das Gefäß wird nun um den Weg, den der Anker noch zu sinken hat, in die Tiefe gezogen. Durch den Zug des Ankertaues wird im Innern des Gefäßes ein Schalter betätigt, der die Mine schärft. Nach dem Schmelzen eines Salzstückes schwimmen die Korkstücke mit der Leine auf. Ein Zug von 18 bis 24 kg an der Ziehleine bringt die Mine zur Detonation.



PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Schubert (Atl.)

9. Sowjetische Flugzeugmine.

Aufbau: Das Gefäß ist eiförmig. Auf der oberen Halbkugel befinden sich fünf Bleikappen, die versenkt angeordnet sind und erst nach dem Lösen des Gefäßes von dem Anker eine Verlängerung hervortreten lassen. Im Scheitel des Gefäßes ist eine vom Wasserdruck betätigte Schärfereinrichtung untergebracht. Die Ladung beträgt etwa 200 kg.

Wirkungsweise: Wie unter Bild 7. Der Name Flugzeugmine besagt schon, daß diese Mine vom Flugzeug abgeworfen wird.

10. Sowjetische Fischchenmine (groß).

Aufbau: Sie besitzt zwei Bleikappen. An der Stirnseite der Mine ist eine Schärferplatte angebracht. Im Schwanzstück ist die Ankertautrommel eingebaut und eine senkrechte Steuerfläche angebracht. Die Tiefeneinstellung übernimmt ein hydrostatischer Tiefensteller. Die Ladung beträgt etwa 40 kg.

Wirkungsweise: Befindet sich die Mine in der eingestellten Tiefe, schmilzt ein Schmelzstück, das die Schärferplatte sicherte. Der Wasserdruck drückt nun die Membran der Schärferplatte gegen den Federdruck nach innen, und die Kontaktstifte berühren die Kontaktfedern. Dadurch ist der Stromkreis geschlossen. Die Zündung erfolgt elektrisch und wird eingeleitet durch das Umbiegen einer Bleikappe. Eingesetzt wird die Mine ebenso wie die kleine Fischchenmine (6) und die englische Treibmine (5), entgegen dem Völkerrecht, vorwiegend in Flüssen und Flußmündungen.

11. Sowjetische Mine M 31.

Aufbau: Das Gefäß ist eiförmig. Auf der oberen Halbkugel ist an der höchsten Stelle die Schärferplatte angebracht. Außerdem sitzen fünf Bleikappen auf der oberen Halbkugel. Die Tiefeneinstellung der Mine erfolgt durch einen Voreilgewichtsanker. Als Zusatzeinrichtung besitzt diese Mine einen Räumschutz. Die Ladung beträgt etwa 200 kg.

Wirkungsweise: Sie ist die gleiche wie bei allen Minen mit Bleikappen (s. unter 13). Der Räumschutz hängt an einem 10 Meter langen Drahtständer. Zweck des Räumschutzes ist, die Otter des Räumgerätes abzusprengen und das Ankertau der Mine an der Räumleine festzuklemmen. Wird die Räumleine des Bugschutzgerätes erfaßt, so wird die Mine scharf gegen die Bordwand gehalt und dort durch den Anprall zur Detonation gebracht.

12. Englische Treibmine Type A.

Aufbau: Die Mine wurde von den Franzosen im Rhein benutzt. Das Gefäß hat Kugelform und besteht aus zwei Hälften. Diese werden durch ein Rohr zusammengehalten. Auf der oberen Halbkugel befinden sich drei Stoßkontaktdorne, die beim Umbiegen bei geschärfter Mine den Zündstromkreis schließen. An der unteren Halbkugel ist ein Stab mit einem Stabilisierungsgewicht befestigt. Dieser Stab soll das Stranden der Mine am Flußufer verhindern. In der Mine befindet sich ein Uhrwerk. Die Ladung beträgt 11,5 kg.

Wirkungsweise: Die Mine wird von Hand geworfen. Vor dem Wurf wird das Uhrwerk aufgezogen und eingesetzt. Es kann von drei Stunden bis zu sechs Tagen eingestellt werden. Durch das Uhrwerk wird die Mine geschärft. Die Mine zerknallt, wenn die Stoßkontaktdorne umgebogen werden oder wenn das Uhrwerk abgelaufen ist. Den Zündstrom liefern zwei Trockenelemente.

13. Sowjetische Mine M 08.

Aufbau: Das Gefäß hat Kugelform. Die obere Halbkugel trägt fünf Bleikappen sowie an der höchsten Stelle die Schärferplatte. Die Tiefeneinstellung erfolgt durch den Voreilgewichtsanker. Die Ladung beträgt 100 kg.

Wirkungsweise: Nach der Verankerung der Mine wird die Schärfereinrichtung durch das Auflösen eines Schmelzstückes entsichert. Die Membran wird vom Wasserdruck gegen den Federdruck nach innen gedrückt, so daß die Kontaktstifte mit den Kontaktfedern in Berührung kommen. Der Stromkreis vom Zündelement zum Minenzünder ist geschlossen. Die Zündung erfolgt dann elektrisch und wird eingeleitet durch das Umbiegen einer Bleikappe.

14. Sowjetische Sprengboje.

Typ und Verwendungszweck sind die gleichen wie bei Nr. 2, nur mit dem Unterschied, daß diese Boje einmal statt viermal arbeitet.

15. Englische Antennenmine Mark XX.

Aufbau: Man unterscheidet bei der Mark XX eine Mine mit oberer und unterer Antenne. Die Mine mit oberer Antenne hat vier Stoßkappen, die mit unterer Antenne acht Stoßkappen. Die Stoßkappen arbeiten unabhängig von der Antenne. Das Gefäß ist das gleiche und ist eiförmig. Die obere Antenne richtet sich gegen Überwasserschiffe, die untere Antenne gegen U-Boote. Die Ladung beträgt bei beiden 225 und 140 kg. Unser Bild zeigt ein Gefäß mit unterer Antenne. Auf dem Deckel ist ein Kupferring (Elektrode) angebracht. Die untere Halbkugel hat eine große Öffnung, die durch eine Platte verschlossen wird, im Innern befindet sich die Entschärfereinrichtung.

Wirkungsweise: Nach dem Verankerungsvorgang (Voreilgewicht) wird die Mine durch den Zug am Ankertau geschärft. Berührt ein eisernes Schiff die Antenne, so wird ein galvanisches Element gebildet, dessen Strom die Mine zur Detonation bringt.

Der verankerte Tod

Die Waffen der Minenoffensive

Kein Seekampfmittel ist laufend derartigen Änderungen und Konstruktionsverbesserungen unterworfen wie die Seemine. Wie ist das möglich? Die Eigenart des Minenkrieges, sei sie offensiver oder defensiver Art, liefert wie keine andere Kampfart dem Gegner zwangsläufig in so weitgehendem Maße die letzten in die Tat umgesetzten Erkenntnisse seiner Erfinder in die Hände, wie dies durch das Auslegen von scharfen Minensperren in strategisch wichtigen Seeräumen der Fall ist. Diese Gebiete zu finden und damit die geographische Lage der Sperre, ihre Aus-

Fortsetzung auf Seite 11

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

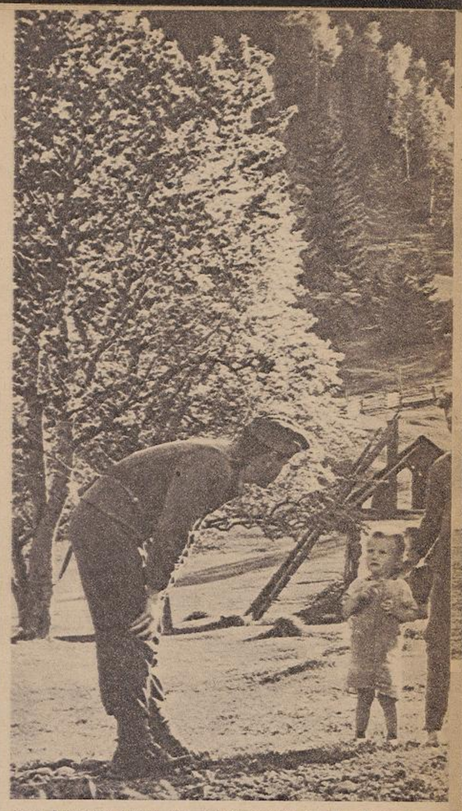
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0132

gefördert durch
Baden-Württemberg

Fünf Kilometer HINTER DER KARPATEN-HKL

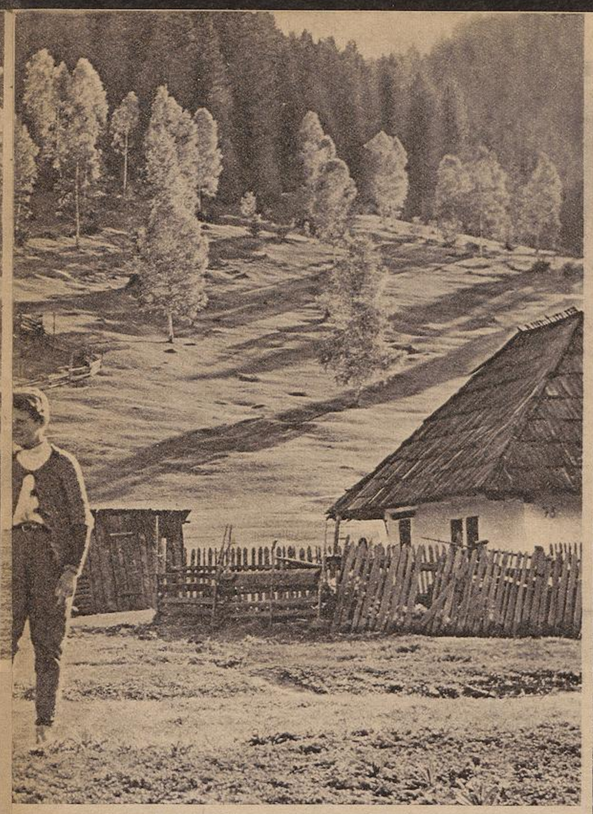
Aus den Steppen des weiten Ostens ist die Hauptkampflinie des deutschen Soldaten am linken Flügel der sowjetischen Südfront an die sanften Ausläufer des Karpatenvorlandes gerückt. Die unendliche flache Eintönigkeit der Ukraine ist abgelöst von einer Landschaft, wie sie der deutsche Soldat fast aus jedem Teil seiner Heimat kennt: Wälder und Berge, stürzende Gebirgsbäche und liebliche Auen. Hier ist er mehr „zu Hause", und hier an dem naturgegebenen Riegel, vor dem sich im ersten Weltkriege die Walze aus dem Osten schon einmal totlief, steht er nun an der Seite seines verbündeten rumänischen Kameraden, guten Mutes vor den Ereignissen, die der Sommer 1944 bringen wird.

Zwei deutsche Gebirgsjäger und ihr rumänischer Kamerad treffen auf einer Paßstraße eine aus der unmittelbaren Gefahrenzone evakuierte rumänische Bauernfamilie, die sich zum Schutz vor dem kalten Regen ein primitives Dach aus Stämmen und Baumrinden gebaut hat. Wenige Stunden später wird sie dann den Marsch weiter ins Hinterland und zu pfleglicher Aufnahme wieder antreten



Fünf Kilometer hinter der Hauptkampflinie in den Karpaten scheint das Land in tiefem Frieden zu liegen. Den Soldaten aus dem Voralpenland mutet es an, als wäre er hier zu Haus

„So breit bauen wir unsere Gräben", erklärt der deutsche Kompanieführer dem rumänischen Gruppenführer. Die Erfahrungen im Bau von Stellungen, die als Auffangstellungen ein paar Kilometer hinter der HKL gebaut werden, werden kameradschaftlich ausgetauscht. Zwischen den ernsten militärischen Gesprächen kommen aber auch gemeinsame fröhliche Erlebnisberichte zu Wort (Bild unten rechts)



Ein Bildbericht von Kriegsberichter Hans Schürer (WBD.)

Der Kommandeur einer Kampfgruppe, die aus rumänischen und deutschen Einheiten zusammengesetzt ist, bei einer Lagebesprechung mit dem deutschen Verbindungsoffizier im rumänischen Stabe

Sämtliche Pässe und Straßen in den Karpaten sind in gewissen Abständen mit Panzerhindernissen zum Sperren vorbereitet. Diese Hindernisse, die aus dicken Baumstämmen errichtet sind, ergeben, von oben gesehen, ein schachbrettartiges Bild, sobald im Ernstfalle die bereitgelegten Mittelsperren eingefügt sind

Schulbank in den Wolken

EINE ERZÄHLUNG VON SIEGFRIED HUTTER

1. Fortsetzung:

Wir setzen uns in den warmen Fliegervorbereitungsraum, ziehen Kopfhaube und Handschuhe aus und warten, was sich nun ereignen wird.

Zunächst kommen die Fluglehrer.

Ich habe nie vor einem Lehrer besonders Achtung empfunden, und mein Respekt vor einem Lateinpauker war genau so gering wie vor seinem Kollegen in der Mathematik.

Bei einem Fluglehrer ist das aber etwas anderes. Ich betrachte ihn mit geheimer Hochachtung. Ein bißchen kommt er mir wie ein Halbgott vor.

Das gewisse Etwas von durchkämpften Stürmen, irgendwo oben im unendlichen Himmel, von überwundenen Hagel- und Schneeschauern, von siegreich bestandenen Todesgefahren haftet ihm an. Alles das, was für uns noch Geheimnisse, Wunder, verschlossen mit sieben Siegeln, sind, das ist für ihn etwas Selbstverständliches und Alltägliches geworden. Ihm kann ja nichts mehr geschehen, denn längst hat er die Feuertaufe hinter sich, und die Luft hat sich ihm bedingungslos unterworfen.

Zunächst werden wir eingeteilt. Jeder Lehrer bekommt seine vier „Hasen", wie es so schön heißt.

Ich stelle mich meinem Lehrer vor und gebe ihm die Hand.

„Zischler" heißt mein Lehrmeister in der Kunst des Fliegens.

„Auf daß Sie recht kühne ‚Viateure' aus uns machen!" sage ich. Er lacht und nickt dazu.

In seinem Gesicht spiegelt sich eine durch nichts zu erschütternde Ruhe, und auch sein Lachen hat etwas Breites, Ruhiges und flößt Zutrauen ein.

Aus seiner Art zu sprechen schätze ich, daß er aus Mittelfranken stammen mag. Ich frage ihn danach, und es stimmt.

So finden wir den ersten Kontakt miteinander.

„Ja, was soll nun werden?" steht die Frage auf unseren Gesichtern geschrieben.

Zunächst erzählt er ein wenig, wie gefährlich das Fliegen sei, daß man zuverlässig und voll von Verantwortung für jede Handlung einstehen müßte.

„In allen Lagen Ruhe bewahren!" sagt er. Wir nicken, schreiben uns diesen Lehrsatz hinter die Ohren.

„So, jetzt gehen wir an den Start!" schließt er seine Betrachtungen.

Folgsam erheben wir Flugsäuglinge uns.

Draußen ist es inzwischen Tag geworden. Es ist ein ganz gewöhnlicher Alltag. Grau und ein wenig trübe geistern die Wolken über den Platz. Trotzdem hat er etwas Festliches für uns. Für keinen Menschen sonst, nur für uns, die wir hier auf dem Flugplatz sind — denn wir fangen an.

Wir gehen zu einer Maschine. Es ist ein kleiner, silberner Vogel. Er hört auf den Familiennamen „Stieglitz". Zunächst stehen wir ein klein wenig andächtig um das kleine Wundertier herum, das wir nun fliegen sollen.

Geduldig und wohlwollend läßt es sich von den vielen neugierigen Fingern betasten.

Zischler, unser Kapitän, erklärt das Steuer, seine Reaktion und wie man es bedient. Er hat noch nicht viel darüber gesagt, da hört er schon auf und schließt mit: „Fliegen ist eine praktische Angelegenheit. Sprechen tut man wenig, man muß fliegen."

Dann wendet er sich zu mir und sagt: „So, wir beide machen nun unseren ersten Einweisungsflug."

Ich hole mir einen Fallschirm, schnalle ihn mir um.

Dann klettere ich in die kleine Maschine. Ziemlich lange brauche ich, bis ich meine überdimensionalen Beine verstaut habe. Aber geduldig nimmt sie Fräulein Stieglitz in sich auf.

Ich schaue auf die vielen Uhren vor mir auf dem Brett. Verschlafen und bewegungslos stehen die Zeiger in ihrer Ruhelage.

Zischler klettert in den Sitz vor mir.

„Sie machen gar nichts, fühlen nur meine Bewegungen mit. Deute ich dann in der Luft auf Sie, so fliegen Sie. Deute ich auf meinen Kopf, so übernehme ich wieder das Steuer."

Ich nickte. „Geht in Ordnung!"

Ein Wart hilft mir, mich festzuschnallen. Eng, wie die Bugfigur eines alten Seglers, bin ich an meinen Sitz geschnürt.

„Anlassen!" schreit Zischler. Zwei Monteure rollen einen kleinen Wagen mit Preßluftflaschen heran, ein Schlauch wird an den Motor geschraubt. Es zischt leise — kaum kann ich dem ganzen Tun folgen —, da springt schon knatternd der Motor an.

Es sieht so aus, als wäre er von einem Schlafe aufgewacht. Der ganze kleine Stieglitz dehnt und streckt sich. Der Wind wird aufgepeitscht, und siehe, die kleinen verschlafenen Zeiger vor mir fangen mit einem Male zu tanzen und zu zittern an, als würden sie sich über ihr erwachtes Leben freuen.

Der Motor klingt anfangs noch ein wenig hart und hölzern. Aber bald hat er sich den Schlaf aus den Augen gerieben, und wie ein helles Singen tönt nun sein Dröhnen in der Luft.

Abwartend stehen die Soldaten in ihren schwarzen Monteuranzügen daneben.

Zischler hebt die Hand, nimmt etwas Gas zurück. „Abbremsen" heißt das. So viel habe ich schon gelernt.

Langsam schiebt er den Gashebel nach vorn. Immer mehr, bis zum Anschlag. Hellauf heult der Motor. Er läuft in seiner vollen Kraft.

Es ist eine kleine Frage, die der Flugzeugführer an ihn stellt, indem er dies tut. „Bist du schon wach?" „Bist du völlig in Ordnung?" Ist das Lied des Motors hell und rein, so ist es gut. Ist es heiser, liegt ein leichtes Husten darin oder eine feine Dissonanz, so muß die Maschine überprüft werden.

Zischler nickt.

Ein Wink —.

Die Bremsklötze fliegen zur Seite.

Wir rollen zum Start. Etwas schwerfällig und ungelenk ist der Vogel auf der Erde. Langsam holpern wir den schwarzweißen Startfähnchen zu.

Ein paar Augenblicke halten wir noch. In ihnen liegt die Konzentration des Startes. Aber noch weiß ich nichts davon.

Vollgas — der gelbe Knopf des Gashebels schiebt sich ganz nach vorne. Ich schaue auf die Uhren vor mir. Unbeweglich und ehern stehen sie still. Es ist so, als

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0133
gefördert durch Baden-Württemberg

hätten sie Ehrfurcht, als wüßten sie von dem Ernst, der darin liegt, sich über die Erde zu erheben.

Der Rasen, die gelben Fähnchen des Startes jagen an uns vorbei. Der Motor singt sein wildes Lied. Noch spüre ich die leichten Stöße der Grasnarben. Mit einem Male werden sie schwächer, noch ein letzter Stoß, und wir sind frei. Für Bruchteile von Sekunden bleiben wir noch über der Erde — dann ziehen wir hoch.

Steil — hinein in das Blau des Himmels. Wir haben die Erde zurückgelassen, was uns fesselt und was uns zwingen will.

Jetzt sind wir frei.

Frei und einsam.

Wir fliegen.

Ich habe ganz vergessen, daß ich mitfühlen sollte. Zu sehr war ich im Banne des sich abspielenden Geschehens.

Ich fasse zaghaft an den Knüppel, schiebe meine Beine in die Pedale.

Zweihundert Meter mögen wir hoch sein, dann ziehen wir eine Schleife, fliegen den kerzengeraden Strich einer Bahnlinie entlang.

Ein wenig Schnee liegt in wahllos verstreuten weißen Flecken auf den Feldern. Zischler deutet mit seiner Hand auf die in einer Richtung verlaufende Bahnlinie. Dann winkt sein Daumen zu mir.

„Diese Richtung entlangfliegen", soll das heißen.

Ich nehme den Knüppel fest in die Hände, presse meine Beine in das Pedal. Ich glaube, es mußte etwas geschehen, weil ich nun allein das Steuer führe.

Aber es geschieht nichts.

Der kleine Stieglitz fliegt allein.

Ich bin überrascht und werde ein wenig neugierig.

Vorsichtig drücke ich ein kleines bißchen den Knüppel nach vorn.

Aha, langsam senkt sich die Nase. Leicht ziehe ich ihn an den Bauch, und schon hebt er sein Gesicht.

So probiere ich es mit den Pedalen des Seitensteuers und mit der Verwindung.

Wirklich, ich hätte gar nicht gedacht, daß dieses Fräulein Stieglitz so folgsam zu mir, dem Flugsäugling, sein würde — aber es geht prächtig.

Da deutet Zischler vor mir auf seinen Kopf. „Ich übernehme wieder das Steuer", heißt das.

Schade — es ging doch so schön.

Langsam und gleichmäßig fliegt er eine Kurve. Kaum spüre ich, was er mit Knüppel und Pedal gemacht hat. Ich glaube, er hat ein klein wenig hineingetreten.

Dann fliegen wir wieder gerade.

Da winkt der Daumen aufs neue zu mir her.

Aha, wieder fliegen — diesmal eine Kurve.

Guter Stieglitz, vorhin bist du allein geflogen, sicher machst du auch die Kurve allein, bitte ich das wackere Flugzeug.

Aber unbestechlich fliegt es geradeaus.

Na schön, dann müssen wir halt etwas tun — —

Beim Autofahren eine Kurve, da kann man schon drehen, also drücke ich recht kräftig ins Pedal.

Hoppla — so ganz will mir das noch nicht gelingen. Der Stieglitz hat zwar gemerkt, daß ich herum will, aber er liegt nicht so schön in der Kurve wie bei meinem Lehrer.

Da schüttelt Zischler den Kopf, deutet auf sich.

Also nichts war's. Aber jetzt heißt es genau aufpassen.

Wieder spüre ich kaum etwas. Aber das Wenige habe ich gemerkt.

Ein paar Minuten vergehen — wieder bin ich an der Reihe.

Ganz zart trete ich in das Pedal, den Knüppel drücke ich liebevoll ein ganz, ganz klein wenig zur Seite.

Das hat mein Stieglitz verstanden. Er legt sich auf die Fläche und fliegt mit uns eine wundervolle, große Kurve.

Bravo, gut gemacht. Ich bin ordentlich stolz auf meine Leistung und streichle liebevoll den Steuerknüppel.

Wieder deutet Zischler auf sich. Diesmal geht's auf die andere Seite. Genau passe ich auf.

Dann komme ich wieder dran.

So geht das Spiel hin und her.

Einmal wird sie schön, dann zu flach und schließlich wieder zu steil — aber immer näher komme ich ihm — dem Geheimnis der geflogenen Kurve.

Dann deutet Zischler auf seinen Kopf, zeigt zum Platz.

„Fliegen, nach Hause —" heißt es wohl.

Schade — es tut mir wirklich leid. Ich hätte stundenlang Kurven fliegen können.

Das Landen ist wieder die Sache meines Kapitäns. So weit wage ich als neugeborener Flugsäugling noch gar nicht zu denken.

Näher und näher kommen wir der Erde.

Das rote Tuch des Landekreuzes ist wie die Tür vom „Oben" zum „Unten". Noch sind wir frei, schweben wir.

Da setzen mit leichtem Stoß die Räder auf. Auslaufend rollt das Flugzeug über den Rasen.

Der Motor hat seine Stimme verloren, es ist, als ob der Vogel schwiege und traurig sei, daß er wieder zur Erde zurückkehren soll.

Vorbei ist es mit der Freiheit.

Vorüber die Einsamkeit.

Wir sind unten, wie Millionen andere, sind wieder Ameisen auf der unendlichen Erde.

Der Traum des Fliegens ist vorbei.

Das war meine erste Einweisung.

Unsere Antrittsbesuche

So machen wir unsere Antrittsbesuche als kleine Flugsäuglinge im unendlichen Luftmeer.

Gar bald werden wir dort ein häufiger Gast. Vom ersten Licht des Tages bis zum ersterbenden Schein der Sonne tummeln wir uns dort oben, und man kann wohl sagen, daß es uns recht gut gefällt.

Noch werden wir von unserer Anstandsdame ausgeführt, denn zu leicht könnten wir ja Dummheiten machen.

Wir, das sind mein kleines Schulflugzeug, das Fräulein Stieglitz, und ich, haben reizende Bekanntschaft geschlossen. Sie heißt „Nora Ypern". Gibt es einen hübscheren Namen? Sie ist wirklich ein bezaubernd feinfühliger Kerl.

Vergessen sind die vielen Mädchen. Vergessen sogar du, Uschi aus Wien. Die „Nora Ypern" hat sich in mein Herz geschlichen und herrscht dort drinnen als unumschränkte Königin. Gibt es etwas Schöneres, als langsam, aber sicher in ihr Wesen einzudringen? Ganz schüchtern und zart folgt sie mir. In den Kurven lernen wir uns zuerst kennen. Unter uns dehnt sich die kalte, klare Wintererde, Schnee und

Astora
JAGDGEWEHRE
SPORTGEWEHRE
GUSTLOFF-WERKE
WAFFENWERK
Nach dem Kriege wieder durch den Fachhandel zu beziehen

Voigtländer-Kameras und Objektive. Sie legen Zeugnis ab vom hohen Stande der weltbekannten deutschen Fototechnik und werden wieder, nach dem Kriegsgeschehen, im Vordergrund des Wettbewerbes stehen.

Reden lernen
nach leichtfaßlicher Methode. Schon über 100000 Bezieher. 20seitiger Prospekt kostenlos!
R. HALBECK
Berlin W 35, Postfach 45

hier OPEL Dienst
Unter diesem Zeichen finden Sie überall den zuverlässigen Kundendienst. Bewinkelte Fahrzeuge bedürfen auch heute einer sachgemäßen Betreuung.

Wenig Wibunit wirken viel
Bei Bedarf nur 1 Tablette

Fernunterrichts-Gesellschaft mbH.
BERLIN W 15, Kurfürstendamm 66
Der Weg nach oben steht jedem Tüchtigen offen! Wir helfen Ihnen diesen Weg ebnen
Fordern Sie daher noch heute unser neuestes Studienprogramm an, wenn Sie Kenntnisse erwerben wollen, die Ihnen den Erfolg sichern
Wir unterrichten durch Fernlehrgänge in:
Maschinenbau / Elektrotechnik / Autobau / Flugzeugbau
Betriebswesen / Vorbereitungslehrgang zur Auslesepriifung

Werkzeuge säubern,
dann geordnet wegleg n! So werden sie geschont und wertvolles Rohmat. ial gespart. - Müssen wir unsere eigenen, uns von der Natur geschenkten weit wertvolleren „Werkzeuge" nicht ebenso pfleglich behandeln? Selbst eine kleine Verletzung kann böse Folgen haben. Darum auch solche Wunden schützen mit
TraumaPlast

Unsichtbare Augenglas
statt Brille
tragen alle, denen eine Brille aus beruflichen Gründen hinderlich ist; besonders Soldaten, Künstler, Sportler, hochgradig Kurzsichtige usw. Auskunft erteilt:
Gebr. Müller-Welt
Stuttgart-S., Sonnenbergstr. 23

Nur Gesunde tragen ihr Teil zum Siege bei!
Für Gesunderhaltung u. a.
Biolavan WUNDPUDER
Für schnelle Gesundung:
BEHRE's ARZNEIMITTEL
DR. BEHRE & CO. BREMEN
Pharmazeutische Fabrik

In den Luftschutzkoffer
gehört, was wertvoll und schwer ersetzbar ist; auch Trinera!-Ovaltabletten. Ihre Herstellung ist heute nur in sehr beschränktem Umfange möglich. Wer also glücklicher Besitzer ist, hebt sie recht sorgfältig auf und verwendet sie nur in den dringendsten Fällen.
SANITA-WERK
Gaston F. Schmidt
München 27

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0134
gefördert durch
Baden-Württemberg

fernes Land. Wir sind beide ganz allein — nur vorn haben wir unsere Gouvernante mit — aber — nicht mehr allzulange.

Ist es nicht zu schön mit uns beiden, wenn wir starten? Wie ein mutwilliges Pferd galoppiert mein Stieglitz über die Schneefläche. Es fällt ein wenig schwer, ihn einzufangen und ihm nicht zu sehr die Kandare zu geben. In langen Sätzen hüpft er davon. In mir trage ich das unruhige Gefühl einem noch Fremden gegenüber.

Landen? Wirklich, es ist gar nicht einfach, meine Freundin auf den Fleck zurückzuführen. Mit beiden Händen habe ich den Knüppel lange Zeit festgehalten.

Das spüre ich, daß das die junge Dame gar nicht liebt. Zart will sie behandelt sein. Zwei Finger, damit läßt sie sich wundervoll durch den Himmel fühlen.

Mehr und mehr verstehen wir uns. Manchmal haben wir beide kleine Differenzen, die uns aber sofort leid tun, und anschließend bemühen wir uns doppelt.

So kommen wir uns seelisch näher, meine „Nora Ypern" und ich. Manchmal empfinden wir wirklich diese ewige Anstandstante vorne zu lästig, und wir wünschen sie dorthin, wo der Pfeffer wächst.

Aber es nutzt nichts. Sie will genau wissen, ob wir uns vertragen. Darum ziehen wir bieder und brav unsere Platzrunden. Eine nach der anderen, immer wieder. Noch öfter allerdings sind wir heilfroh über unsere Gouvernante, denn sie bringt uns sicher zur Erde. Allein wären wir noch nicht so weit.

Wir freuen uns immer, wenn wir uns wiedersehen, und bedauern es, wenn wir uns trennen.

Aber trotz alledem: es ist erst eine gute Bekanntschaft, die tiefe, echte Freundschaft kommt noch.

Alleinflug

Eine strahlende Sonne leuchtet über dem morgendlichen Himmel. Ich stehe mit Zischler vor unserer „Nora Ypern".

„Na, wenn es heute keine Sonntagsfliegerei gibt?"

„Platzrunde" ist unser tägliches Gebet geworden. Wir schlagen uns mit ihr herum, rackern uns zehnmal am Tage mit ihr ab.

Zischler sitzt fast nur noch als Gast vor mir. Aber er ist ein angenehmer, beruhigender Gast. Geht einmal etwas schief — und es geht oft noch etwas daneben —, so greift er in das Steuer, und im Nu ist die Ruhe wieder hergestellt.

Wir stehen am Start.

„Sie fliegen wieder ganz allein — —" brüllt er, den Motor übertönend, zu mir zurück.

Dann legt er seine Hände an die Windschutzscheibe.

„Ich habe das Steuer völlig frei!" soll das heißen. Nun, es ist nicht schlimm. Geht wirklich etwas schief, so sind sie in Blitzesschnelle wieder am rechten Fleck.

Wie ein langes Tuch erstreckt sich vor mir der freie Start. Rechts die gelbe Reihe der Fähnchen: sie weisen die Richtung, den Weg, der hineinführt in das freie Luftmeer.

Für ein paar Sekunden nehme ich alle meine Gedanken in einem Punkt zusammen, blicke einmal noch prüfend auf die Uhren.

Der Punkt heißt — — — Start.

Vollgas. Mein Stieglitz jagt über den Rasen, sein Lauf wird schneller und schneller. Ich spüre von Augenblick zu Augenblick, wie meine Gewalt über das Flugzeug größer wird. Ich fühle es in den Händen, als wenn „Herrschen" ein meßbarer Begriff wäre.

Fortsetzung folgt

Der verankerte Tod

FORTSETZUNG VON SEITE 7

dehnung und Art festzustellen, um dann eine erfolgversprechende Räumtätigkeit einzuleiten, ist das hohe erstrebenswerte Ziel eines jeden Räumbootfahrers. Denn nur dieser kann dem Sperrspezialisten auf Grund seiner Räumerfolge die Unterlagen liefern, die diesen wieder in die Lage versetzen, nicht nur die eigenen Räummittel entsprechend zu verbessern, sondern auf Grund der neuen Erkenntnisse den Gegner mit Neukonstruktionen immer wieder vor neue Probleme zu stellen.

Die Forderung an die Minenräumverbände ist daher eindeutig: dem Gegner in unermüdlichem Einsatz und nie ermüdendem Fleiß auch unter Inkaufnahme oft schmerzlicher Opfer immer an der Klinge zu bleiben, denn nur so können Waffe und Gegenwaffe in weitestem Maße aufeinander abgestimmt werden. Aber auch nur so kann es vermieden werden, daß eine Lage geschaffen wird, die die eigenen Räumverbände auch bei intensivster gegnerischer Minentätigkeit — wie sie zur Zeit als ein gewisses Vorzeichen für die Invasion zu beobachten war — vor eine unlösbare Aufgabe stellt.

Trotzdem gelang es Deutschland, bei Ausbruch des Krieges mit dem überraschenden Einsatz der bis dahin unbekannten Fernzünd- oder Magnetmine die feindliche Schiffahrt aufs schwerste zu schädigen und die feindlichen Räumverbände, sei es in unmittelbarer Küstennähe oder in Flußmündungen, vor eine zunächst unlösbare Aufgabe zu stellen. Aber wie jede Waffe eine Gegenwaffe entwickeln hilft, so wurde auch hier ein Bekämpfungsmittel gefunden, das, einmal vorhanden, sofort wieder die Konstrukteure auf den Plan rief, um durch Zusatzkonstruktionen und weiteres Verfeinern der Mechanismen den Gegner vor fremde Probleme zu stellen.

Mit dieser Mine hatte Deutschland damals eine grundsätzlich neue Minenart geschaffen, die von den im ersten Weltkrieg und auch jetzt wieder verwandten anderen Minen völlig abwich. Bis dahin waren die Ankertauminen, die Zeit-, Schein- und Treibminen bekannt und zu ihrer Unschädlichmachung eine Reihe sinnvoller Räumgeräte konstruiert worden. Mit der Magnetmine und der erst vor zwei Jahren entwickelten Geräuschmine war insofern eine völlig neue Lage geschaffen worden, als es nun nicht mehr nötig war, daß der Minenkörper, um seine Sprengladung zur Entzündung zu bringen, von einem Schiff berührt werden mußte, sondern es genügte für die Auslösung des Zündmechanismus dieser Minen, wenn das Magnetfeld des Schiffes in den Bereich der auf Grund liegenden Mine kam, um diese zur Detonation zu bringen. Ähnlich ist das Prinzip der Geräuschmine, die auf die bestimmte Lautstärke einer in der Nähe laufenden Schiffsschraube zur Explosion kommt. Die Wirkung dieser wie auch der Minen alter Art auf den Schiffskörper wird natürlich in erster Linie bestimmt durch die Menge der Sprengladung, die bei modernen Minen bis zu 500 kg betragen kann. Dazu kommt das Gewicht des Minengefäßes, so daß heute Minen bis zu einem Gewicht von 1000 kg Verwendung finden. Die verheerende Wirkung der Seemine kommt aber erst zustande durch das den Minenkörper und damit die Sprengladung umgebende Wasser. Letzteres wird durch die Wucht der Detonation mit so ungeheurer Schnelligkeit gegen die Schiffswand geschleudert, daß der dabei entstehende Druck auch stärkste Schiffsböden in großer Ausdehnung eindrückt und dem Schiff selbst eine derartige Erschütterung gibt, daß meist alle empfindlichen Apparate und Geräte unbrauchbar werden.

Das Auslegen der Minen wurde früher ausschließlich von Überwasserfahrzeugen und Unterseebooten durchgeführt. Die rasche Entwicklung der Luftwaffe hat es mit sich gebracht, daß seit langem, das heißt seit Ausbruch dieses Krieges, Minen vom Flugzeug abgeworfen werden. Die Schwierigkeit hierbei lag aber in der durch den Aufschlag aufs Wasser verursachten Gefährdung des empfindlichen Zündapparates, so daß man dazu überging, die Minen aus niedriger Höhe an Fallschirmen abzuwerfen. Damit wurde der Aufschlag auf das Wasser und den Grund in flachen Seegebieten so weitgehend herabgemindert, daß die Mine intakt blieb. Inzwischen kam man durch Vereinfachung der Konstruktionen zu robusten und widerstandsfähigen Ausführungen, die ohne Fallschirm selbst aus großer Höhe abgeworfen werden können, ohne ihre Wirkung einzubüßen. Berücksichtigt man die eingangs erwähnten verschiedenen Minenarten und wird sich über den Sinn einer Minensperre und die Absicht, die der Gegner mit ihr verfolgt, klar, dann liegt es auf der Hand, daß zur wirksamen Verminung eines Seegebietes nicht nur eine Minenart, sondern möglichst viele der verschiedensten Art und Wirkung verwandt werden müssen. Denn nur so kann mit einiger Sicherheit die beabsichtigte Wirkung gewährleistet werden. So findet man heute zum Beispiel Magnet- und Induktionsminen — eine Abwandlung der ersteren — in enger Verbindung miteinander. Es werden Ankertauminen geschnitten, die mit dem Prinzip dieser Minen nur noch das Ankertau und die dazugehörige Apparatur gemeinsam haben, in Wirklichkeit aber Magnetminen sind. Aus diesen wenigen Beispielen erhellt eindeutig, mit welchen Schwierigkeiten technischer Art der moderne Minenräumverband zu kämpfen hat. Er kann nur leistungsfähig sein, wenn er aus einer Kombination der verschiedenartigst ausgerüsteten Fahrzeuge zusammengesetzt ist.

Wenn bisher von der letzten Art der Minen, der Treibminen, nicht gesprochen wurde, so liegt der Grund hierfür darin, daß deutscherseits entsprechend dem Völkerrecht Treibminen nicht verwandt werden. Der Gegner hält sich — wie verschiedene Fälle eindeutig bewiesen — nicht hieran. So wurden in holländischen Gewässern und neuerdings auch in der Donau Treibminen englischen Ursprungs gefunden und unschädlich gemacht. Sie werden meist von Flugzeugen aus in Flüsse und enge Gewässer mit Eigenstrom geworfen, wo sie, von der Strömung erfaßt, unkontrollierbar vertrieben werden. Sie stellen eine schwere Bedrohung der neutralen Schiffahrt dar und verursachten — wie der erste Weltkrieg bewies — oft noch Jahre nach Kriegsende schwere Schiffskatastrophen.

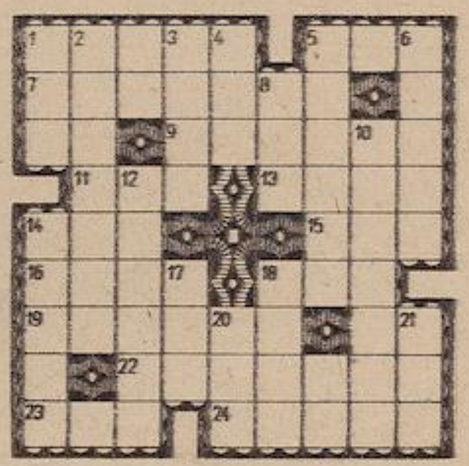
Es ist bekannt, daß Ankertauminen bei schweren Stürmen von ihren Verankerungen losgerissen werden können und nun den Charakter der Treibminen annehmen. Um dieser Gefahr vorzubeugen, muß die Ankertaumine eine Vorrichtung besitzen, die ihren Zündapparat im Falle des Losreißens von der Verankerung entschärft oder die Mine zum Sinken bringt, so daß sie keine Gefahr mehr darstellt.

Im fünften Jahr des Krieges, das gerade zur Zeit im Zeichen einer intensiven Minenoffensive des Gegners in der Ostsee und den westeuropäischen Gewässern steht, können die deutschen Minensuchflottillen und Sicherungsverbände mit Stolz von sich behaupten, daß die schweren Aufgaben, vor die sie der Gegner immer wieder stellt, dank ihres unermüdlichen und opferbereiten Einsatzes jederzeit gelöst und damit die deutschen Seewege für Kriegs- und Handelsschiffe offengehalten werden konnten. Damit trugen sie laufend dazu bei, den Seestreitkräften die operative Bewegungsfreiheit zu erhalten und die Versorgung über See mit Nachschub und Kriegsmaterial sicherzustellen.

Oblt. (MA) Weitmann

Hier wird der Geist geschliffen!

Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. Teil der Pflanze, 5. Giftschlange, 7. offener Laubengang, 9. Offiziersrang, 11. griechischer Hirtengott, 13. Nebenfluß der Unterelbe, 14. türkischer Titel, 15. skandinavische Münze, 16. Flächenmaß, 18. weiblicher Vorname, Kurzform, 19. Stadt in der Pfalz, 22. Meeressäugetier, 23. griechischer Buchstabe, 24. deutsches Stickstoffwerk. — Senkrecht: 1. Belgischer Badeort, 2. Malfarbe, 3. männlicher Vorname, 4. Anerkennung, 5. Hunderasse, 6. Herbstblume, 8. Papstname, 10. Kerzenmaterial, 12. Merkbuch, 14. Waschfaß, 17. Abschiedswort, 18. Vergrößerungsglas, 20. das Universum, 21. weiblicher Vorname, Kurzform.

Silbenrätsel

au - bahn - da - de - draht - drai - e - ei - eu - fer - ge - gold - i - ir - ka - ke - kel - la - laub - me - mi - mis - mus - nat - ne - ne - pa - pard - ra - ran - ras - rhein - ri - ri - ro - rus - se - se - seil - si - sis - spi - stra - sucht - ta - te - tel - ter - tysch - ur - us.

Aus vorstehenden Silben sind 18 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Ulrich von Hutten ergeben (ch ist ein Buchstabe).

1. Perserkönig, 2. sagenhafter Flieger, 3. „eine Leidenschaft", 4. italienischer Volkstanz, 5. Erholungszeit, 6. Jagdpanther, 7. erhöhter Tritt, 8. Göttin der vergeltenden Gerechtigkeit, 9. Selbstfahrer, 10. sibirischer Strom, 11. Gemüse, 12. stufenförmige Erderhebung, 13. Beförderungsmittel im Gebirge, 14. Erdteil, 15. Oper von Richard Wagner, 16. alte Handfeuerwaffe, 17. Gebirgsprimel, 18. assyrische Königin.

Skataufgabe Nr. 8

Mittelhand M. hat: Rot Unter (Herz Bube); Schellen Unter (Karo Bube); Eichel 10, König, Ober, 8, 7 (Kreuz 10, König, Dame, 8, 7); Grün Daus, 7 (Pik As, 7); Schellen Daus (Karo As). Vorhand V. hat den Alten, 1 Eichel (Kreuz) mit 0, 2 Grün (Pik) mit 0, 2 Rot (Herz) mit 21 und 4 Schellen (Karo) mit 17 Augen. Hinterhand H. hat zusammen 37 Augen. M. erhält für sein Spiel 48 Augen gutgeschrieben. Mit dem 6. Stich haben die Gegner 29 Augen. Was spielt M., was hatte er gedrückt und wie war der Verlauf der ersten sechs Stiche?

Auflösungen aus Nr. 13

Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Alge, 4. Gier, 7. Ahnung, 9. Rebe, 11. Ruebe, 13. Ale, 15. Los, 16. Elster, 17. Chinin, 19. Lie, 21. See, 23. Anton, 25. Neon, 26. Adebar, 27. Bote, 28. Bete. — Senkrecht: 1. Agra, 2. Gabel, 3. Ehe, 4. Gnu, 5. Igel, 6. Ries, 8. Urteil, 10. Elevin, 12. Borneo, 14. Athene, 18. Isere, 19. Laub, 20. Etat, 22. Ente, 24. Ode, 25. Nab.

Silbenrätsel: 1. Diogenes, 2. Innsbruck, 3. Elegie, 4. Schumann, 5. Chinin, 6. Herodot, 7. Unterrock, 8. Lagune, 9. Eboli, 10. Drahtseilbahn, 11. Ellipse, 12. Schafskopf, 13. Lätare, 14. Elixier, 15. Busoni, 16. Eidechse, 17. Nansen. — Die Schule des Lebens kennt keine Ferien.

Skat-Aufgabe Nr. 7: Spielverlauf: 1. Stich: V. Eichel Daus (Kreuz As), M. Rot 10 (Herz 10), H. Rot Daus (Herz As), 32; 2. Stich: H. Schellen Daus (Karo As), V. Schellen 8 (Karo 8), M. Schellen 7 (Karo 7), 11; 3. Stich: H. Schellen 10 (Karo 10), V. Eichel 10 (Kreuz 10), M. Schellen Ober (Karo Dame), 23.

Hauptschriftleiter: B. Overhaus (zur Wehrdienst). Stellvertreter: K. Fischer. Graphische Gestaltung: H. Dussel. Verlag „Die Wehrmacht" K. G. Fernruf: 17 53 21. Postscheckkonto: Berlin Nr. 302. Druck, Auslieferung und Anzeigenverwaltung: Berliner Verlagsanstalt GmbH., Berlin SW 68, Schützenstraße 18/25. Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. 3. 1942. Verantwortlich für Anzeigen: Dr. H. Hartl (z. Wehrdienst), i. V. E. Gaedke. Einzelpreis: 25 Rpf. Bei Bezug durch Postzeitungsvertrieb: Vierteljährlich 1,05 RM zuzügl. 36 Rpf Bestellgeld. Postbezugspr.: Halbjährl. RM 2,10 zuzügl. 36 Rpf Bestellgeld.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0135
gefördert durch Baden-Württemberg

L 3640 1/6

Ein Feindaufklärer im Funkmeßgerät! Gespannt beobachtet der Bedienungsmann den Anflug, während er die Werte an die Batterie durchgibt

Drohend weisen die Rohre gen Himmel, die Geschütze sind eingerichtet, die erste Granate wird eingeführt, jeder Mann steht auf seinem Posten, gleich wird der Befehl zum Feuern gegeben werden

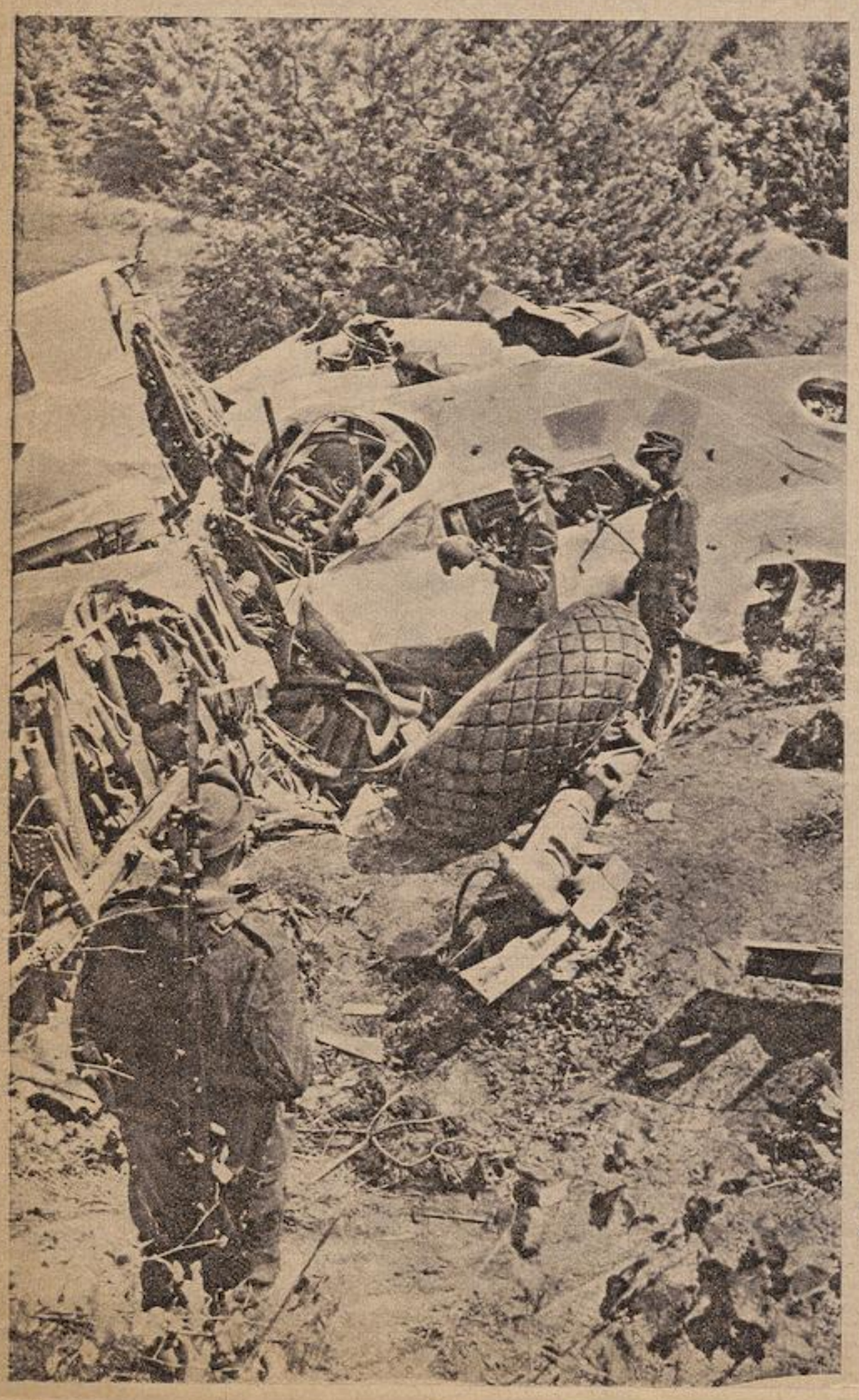
Unten: Der Kommandeur arbeitet gemeinsam mit seinen Männern am rumänischen E-Meßgerät, um die Distanz der Feindmaschine anzumessen

Zwischen Bohrtürmen und Raffinerien

FLAK bei PLOESTI

Nicht zum ersten Male haben amerikanische Bomberverbände den Versuch unternommen, dem rumänischen Erdölgebiet vernichtende Schläge zu versetzen. Schon ihr erster Versuch endete mit einem so schweren Defizit, daß eine Wiederholung auf lange Zeit ausgeschaltet war. Je länger der Krieg jedoch dauert, je näher er seiner Entscheidung rückt, je unaufhaltsamer der Gegner vor die letzten Konsequenzen gestellt wird, um so rücksichtsloser erfolgt auch von der Feindseite der Einsatz. War jedoch schon der erste Angriff am 1. August 1943 ein wenig erfolgverheißender Beginn, so sollte die Kette der wiederholten Angriffe in jüngerer Zeit nur sein negatives Vorzeichen unterstreichen. Wohl sind harte Verluste und Schäden an Leben und Eigentum der heimischen Bevölkerung zu beklagen, doch stehen der hohen Zahl vernichteter Feindmaschinen nur geringste Verluste von wehrwirtschaftlicher Bedeutung im Erdölgebiet gegenüber. Deutsche und rumänische leichte und schwere Flakbatterien bilden den Kern der Abwehr im Erdölgebiet von Ploesti. Eine vorbildliche Waffenkameradschaft schmiedete diese deutschen und rumänischen Flakbatterien zu einer Waffe, die auf Grund ihrer hervorragenden Erfolge von den feindlichen Bomberverbänden gefürchtet ist.

Text: Kriegsberichter Scharnagl.
PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Günther Pilz



Links: Das blieb von einem viermotorigen amerikanischen Bomber übrig! Rings um das Ölgebiet finden sich die Trümmer der abgeschossenen Feindmaschinen, die durch deutsche und rumänische Flak an ihren Vernichtungsabsichten gehindert wurden

Durch Bombenabwurf sind Brandstellen im Gelände entstanden. Quer durch schluchtenreiches Hügelland werden Schlauchleitungen an die Brände herangeführt

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0136
gefördert durch Baden-Württemberg